

## **Aportes historiográficos sobre los puertos argentinos y la puesta en valor del patrimonio portuario en clave regional<sup>1\*</sup>**

### **Historiographic contributions on Argentine ports and the enhancement of port heritage in a regional key**

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H)

**Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales /  
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas**  
[nucleociudadpuerto@gmail.com](mailto:nucleociudadpuerto@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0002-6259-0224>

GUSTAVO CHALIER

**Archivo Histórico Municipal Punta Alta / Universidad Nacional del Sur**  
[gustavo.chalier1@gmail.com](mailto:gustavo.chalier1@gmail.com)

<https://orcid.org/0009-0004-2031-1903>

CAROLINA LÓPEZ

**Universidad Nacional del Sur**  
[carolina.lopez@uns.edu.ar](mailto:carolina.lopez@uns.edu.ar)

<https://orcid.org/0009-0007-5041-9167>

<https://doi.org/10.46553/THAA.32.1.2024.p9-26>

#### RESUMEN

Un puerto trasciende la actividad que se realiza en sus instalaciones o en su condición de nodo físico y geopolítico en el que se desarrollan tareas esencialmente económicas, ya que también es un espacio que otorga significado a la red de relaciones sociales, formales e informales, que se construyen al interior del puerto y en torno a él. En este sentido, el presente trabajo analiza los aportes historiográficos que han contribuido a enriquecer distintos aspectos de la historia portuaria argentina; reflexiona sobre las potencialidades que ofrecen los estudios regionales e interdisciplinarios a esta temática, y propone líneas de acción tendientes a revalorizar, preservar y conservar el patrimonio portuario.

---

<sup>1\*</sup> Fecha de recepción del artículo: 18/10/2023. Fecha de aceptación: 20/03/2024.

## PALABRAS CLAVES

historia portuaria - historiografía - puertos argentinos

## ABSTRACT

A port transcends the activity that takes place in their installations or in their condition of physical and geopolitical node in which essentially economic tasks are developed, since it is also a space that gives meaning to the network of social relations, formal and informal, that are built inside the port and around it. In this sense, this paper analyses the historiographical contributions that have helped to enrich different aspects of Argentine port history; it reflects on the potential of regional and interdisciplinary studies on this subject and proposes lines of action aimed at revaluing, preserving and conserving port heritage.

## KEYWORDS

port history - historiography - argentine ports

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo parte de una concepción amplia de los puertos que, más allá de su rol como enclaves económicos, los analiza como bienes culturales inherentes al patrimonio material (estructuras, objetos, medios de transporte) e inmaterial (saberes y técnicas, costumbres y tradiciones, usos sociales y actos festivos) que una comunidad hereda y transmite a las generaciones futuras. De este modo, en torno a los puertos se gestan y fomentan marcas identitarias capaces de generar conceptos, valores y visiones del mundo que inciden en el modo de ser, percibir y sentir de las comunidades en las que se asienta. Por lo tanto, es necesario pensar/imaginar/planificar el puerto a partir de una visión holística e interdisciplinar, que trascienda la perspectiva económica/material e incorpore otros aspectos también relevantes en la vida de un puerto, como son las relaciones sociales, las manifestaciones culturales, la biodiversidad, los restos materiales y los componentes identitarios que hacen único a cada espacio portuario.<sup>2</sup>

Sin embargo, señalamos que en Argentina no han existido políticas públicas tendientes a preservar el patrimonio portuario de los procesos de destrucción natural

---

<sup>2</sup> Miguel A. De Marco (h) y otros, *Cartilla para la preservación del Patrimonio Histórico de los Puertos Argentinos* (Rosario: Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales del Conicet, 2022), 9.

ocasionados por el paso del tiempo. Asimismo, es notoria la escasez de investigaciones que apunten a estudiar los puertos desde una perspectiva integral que considere sus aspectos materiales e inmateriales, pasados y presentes.

Al respecto nos preguntamos cuáles fueron las causas que restringieron la interpretación de “lo portuario” a los procesos desarrollados “paredones o verjas adentro” de las terminales (en la construcción de los muelles, dotación de maquinarias, en el movimiento de importación y exportación, en la operatoria, y en el personal, entre otros aspectos), y soslayaron o abordaron casi de manera colateral, la relación con su entorno próximo, con la ciudad y con las regiones. La sumatoria de estos aspectos también podría explicar el escaso diálogo interdisciplinar que hasta principios del siglo XXI dominó el análisis de “lo portuario” y su relación con “el entorno urbano”.

En este sentido, en el presente trabajo nos proponemos analizar aquellos aportes historiográficos que han contribuido a enriquecer distintos aspectos de la historia portuaria argentina, reflexionar sobre las potencialidades que ofrecen los estudios regionales e interdisciplinarios a esta temática, y proponer líneas de acción tendientes a revalorizar, preservar y conservar el patrimonio portuario.

#### LOS PUERTOS Y EL SISTEMA PORTUARIO EN LA HISTORIOGRAFÍA ARGENTINA: MÁS ALLÁ DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

En 1943 fue publicado el señero estudio de Ricardo M. Ortíz<sup>3</sup> titulado *El valor económico de los puertos argentinos*, en el que definía dos elementos constitutivos del sistema portuario argentino (en adelante SPA): su filiación de origen con la Mundialización económica con posterioridad al año 1880, debido a:

las condiciones naturales que el país había ofrecido al comercio internacional y de la expansión de la red ferroviaria, que ha permitido su vinculación con la zona productora de materias primas”; y “la extraordinaria gravitación ejercida por el puerto de Buenos Aires<sup>4</sup>.

En su libro Ortíz invitaba a “superar las consideraciones referentes a la economía

---

<sup>3</sup> Ricardo M. Ortíz (1892-1961), ingeniero especialista en transportes, economista, e historiador económico, egresado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires en 1918. Profesional polifacético, con vasto conocimiento teórico-práctico, se desempeñó como ingeniero en la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, llegando a ocupar la jefatura del entonces Departamento Nacional de Vías Navegables. Asimismo, fue docente de las Universidades de Buenos Aires y La Plata. Apenas creada la Universidad Nacional del Sur (Bahía Blanca, Argentina) fue convocado para enseñar y difundir el tema de su especialidad, los puertos, asumiendo en 1958 el rectorado de esa casa de altos estudios. Patricia Orbe, “Entre la Reforma Universitaria y la revolución: análisis del discurso político del ingeniero Ricardo Ortíz como primer rector estatutario de la Universidad Nacional del Sur (1958-1959)”, *Programa Buenos Aires de Historia Política del Siglo XX*, (2007), 7-8 [<https://historiapolitica.com/datos/biblioteca/orbe.pdf>].

<sup>4</sup> Ricardo Ortíz, *Valor económico de los puertos argentinos* (Buenos Aires: Editorial Losada, 1943), 7.

de los transportes vinculándolas a las demás circunstancias históricas, sociales y políticas que integran la vida nacional”<sup>5</sup>, para comprender el peso del concepto aduanero (fiscalista) recaudador que tenía el modelo portuario nacional. Para mediados de la década de 1940, el modelo portuario argentino se caracterizaba por ser eminentemente atlántico, con un litoral marítimo y fluvial superior a una longitud de seis mil kilómetros, en los que se encontraban emplazados ochenta y cinco puertos, de ultramar y de cabotaje, siendo los más prósperos aquellos modernizados entre 1880 y 1914 con la finalidad de comerciar con ultramar: Buenos Aires, Rosario, La Plata, Santa Fe, Bahía Blanca, San Nicolás; y que iniciaron su construcción en ese período: Mar del Plata, Quequén, Concepción del Uruguay y Diamante. A partir de la Primera Guerra y hasta comienzos de la década de 1940, se podía observar –explicaba el autor– una etapa en la que el primer grupo de puertos estaban concluyendo las obras de modernización iniciadas décadas atrás y se verificaba una política tendiente a fortalecer los puertos de cabotaje<sup>6</sup>.

La resultante de los factores señalados condujo a un sistema portuario carente de unidad, explicaba Ortiz, caracterizado por “la falta de método, la arbitrariedad de sus tarifas, la multiplicidad de regímenes, la diversidad de su utilaje y aún de sus obras de margen y las variables posibilidades de sus accesos”<sup>7</sup>. Al final de su estudio, al referirse al método de explotación de los puertos en Europa, observaba que el origen y la génesis de aquellos era la resultante de “ciudades portuarias” donde los puertos eran “una dependencia de un organismo comercial más vasto”, cuya prioridad no era sólo embarcar una producción “sin más propósito que atender las demandas exteriores”, como sucedía en el sistema portuario argentino. Concluyó el autor que las ciudades portuarias más importantes eran la derivación de condados o pequeñas repúblicas o entidades políticas independientes, cuyo predominio y cuya razón de existencia era la actividad comercial que se desarrollaba en ella. De esas “dilatadas tradiciones” provenía el manejo del puerto por las cámaras de comercio y por las municipalidades. Al respecto expresaba Ortiz:

Ninguna de esas circunstancias caracteriza al país, ni a sus puertos. Carecen todos ellos de tradición, si se exceptúa al de Buenos Aires; la uniformidad de la mercancía que ellos manejan hace que las instalaciones de Rosario, por ejemplo y de Bahía Blanca, sean absolutamente análogas; estas mercancías son además, pesadas y de poco precio, lo que impone un inteligente

---

<sup>5</sup> Ricardo Ortiz, *Valor económico*, 7.

<sup>6</sup> Ortiz, *Valor económico*, 19.

<sup>7</sup> Ortiz, *Valor económico*, 217.

manejo de utilaje para no recargar su costo; y la casi totalidad de ellos se encuentran emplazados sobre una misma ruta, cuyas posibilidades de acceso dependen exclusivamente de la gestión del Estado; y por último, carecen de puertos competidores porque todos ellos señalan puntos terminales de un itinerario cuyas necesidades atienden casi con exclusividad<sup>8</sup>.

Por todo esto, Ortiz opinaba que la administración de los puertos era una ineludible función del Estado y que debía crearse una repartición estatal lo suficientemente autónoma como para poder resolver la complejidad planteada, y para esto se necesitaba una postergada ley de puertos, cuestiones que se fueron dando en las décadas siguientes<sup>9</sup>.

Casi cincuenta años después de la publicación del libro de Ortiz, y en ocasión de los debates por la sanción de una nueva legislación portuaria, el Centro Editor de América Latina encargó a Silvia Lázaro una investigación publicada bajo el título *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*, en la que, con una metodología de investigación moderna, concluyó que el SPA había sido orientado fundamentalmente al comercio exterior, tuvo por principal decisor al capital extranjero y sus intereses, y significó un aumento del costo de la producción para las regiones y puertos dependientes de los más importantes del litoral fluvial pampeano, especialmente de las regiones más marginales<sup>10</sup>. Si bien Lázaro no se refiere expresamente a la incidencia del sistema ciudad-puerto, si lo hace al sistema puerto-región.

De esta manera, en estas dos obras fundantes de la historiografía portuaria argentina se puede observar que ya se encontraba delineada la conveniencia de incluir en los análisis de la historia de los puertos a la cuestión regional y urbana, como parte de una misma dinámica.

Pocos años después de la mencionada obra de Ortíz, Fernand Braudel publicó en Francia su célebre libro *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, de 1949, en la que introdujo consideraciones acerca a las acciones ejercidas por las ciudades-puertos en el devenir histórico: como la de “atraer” y “expulsar”. En trabajos subsiguientes, refiriéndose a la comprensión histórica de la dinámica del capitalismo Braudel sostuvo que “la moneda” y “la ciudad” eran, desde tiempos inmemoriales, “motores e indicadores” de la misma. Las ciudades portuarias conformaban patrones similares, algunas se situaban en el centro del poder, otras en zonas intermedias a manera de pivotes de las primeras y otras en lugares marginales, subordinadas y

---

<sup>8</sup>Ortíz, *Valor económico*, 224.

<sup>9</sup>Ortíz, *Valor económico*, 225.

<sup>10</sup> Silvia Lázaro, *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino: (1880-1914)* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1992), 232.

dependientes de las demás. Era precisamente en el escalonamiento entre las ciudades-puertos dominantes y las zonas intermedias –la zona periférica- donde el capitalismo obtenía sus mayores réditos ya que en ellas, en tanto mediadoras de la distancia, se favorecía a los que negociaban la comunicación, desde el viajante al consignatario<sup>11</sup>.

#### LOS EFECTOS DE LA MUNDIALIZACIÓN EN LOS ESTUDIOS DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD

El fin de la Segunda Guerra Mundial y el inicio de una nueva etapa en el proceso de globalización condujo a nuevos patrones en la operatoria del comercio internacional naval, la relocalización de las instalaciones portuarias y la refuncionalización de las que, emplazadas en los centros de las ciudades, fueron quedando en desuso. La recuperación de estos espacios impulsó visiones retrospectivas de la relación ciudad-puerto, advirtiéndose en distintas disciplinas científicas un creciente interés por comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias y el desarrollo las regiones. Esta inquietud se tornó cada vez más apremiante y convocante cuando hacia las décadas de 1980 y 1990 se aceleraron las innovaciones tecnológicas, y las reglas aperturistas del comercio internacional requirieron acelerar las transformaciones en la morfología de los frentes portuarios argentinos<sup>12</sup>.

Dentro de las Ciencias Sociales, geógrafos, arquitectos y urbanistas marcharon a la vanguardia convocados por actores públicos y privados para comprender “las diferentes etapas de la evolución del puerto y su ciudad, junto a los estudios de rentabilidad económica”<sup>13</sup>. Se conformaron grupos de trabajo, cátedras especializadas y asociaciones internacionales, (con el inusual apoyo de programas y proyectos patrocinados por la entonces flamante Unión Europea) que promovieron un caudal de producciones, dando origen a un corpus de indispensable consulta para los estudiosos de las ciudades portuarias.

En la última década del siglo XX se produjeron trabajos que consagraron la categoría ciudad-puerto y ciudad-portuaria como conceptos analíticos que permitían comprender la interdependencia entre estos dos espacios, y de ambos con la industria, el sistema de transporte, y las políticas portuarias; con las escalas espaciales (lo local, lo regional, el área de influencia comercial, y lo internacional); y las posibilidades de

---

<sup>11</sup> Ferdinand Braudel, *La dinámica del capitalismo* (México: Fondo de Cultura Económica, 2002), 28.

<sup>12</sup> Cristófol Tobal Conesa, “Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad”, *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, N° 24 (1997).

<sup>13</sup> Brian Hoyle (comp.), *Transporte y desarrollo* (Nueva York: Barnes & Noble Book, 1973) y Richard Knowles, *La Moderna Geografía de Transportes* (Londres: Grupo de Estudio de Geografía de Transporte del Instituto de Geógrafos Británicos, 1992).

establecer planes de desarrollo<sup>14</sup>. No es casual que, en España, -cuna de estudios históricos iberoamericanos y del mundo atlántico-, donde los estudios de geografía portuaria habían adquirido notorio interés, comenzaran a realizarse y difundirse propuestas para estudiar metodológicamente el devenir de las ciudades portuarias en cuanto unidad de análisis. Agustín Guimerá Ravina y Fernando Monge, siguiendo el camino trazado por Frank Boeze y por autores como Carlos Martínez Shaw, instaron a una nueva visión de las ciudades-puerto que incluyera a “los protagonistas de las ciudades portuarias, la propia gente”, haciendo uso de las herramientas de la historia social, la historia de la cultura y la antropología<sup>15</sup>.

Siguiendo este camino, en la primera década del siglo XXI se realizaron estudios comparados e interdisciplinarios de las ciudades portuarias españolas, comprobando la simultaneidad en la historia de procesos económicos, culturales y sociales en su carácter de nodos articuladores de los mercados en distintas escalas: internacional, regional, nacional y local. Surgieron nuevas cátedras, se organizaron redes de especialistas y programas de investigación que motivaron proyectos internacionales.

Sin embargo, alejado de estos avances historiográficos, en la Argentina el estudio de los puertos había quedado subsumido en el tratamiento de la evolución socioeconómica y político institucional del país, adquiriendo un poco más de protagonismo investigaciones referidas a la historia del transporte naval. Al respecto, a mediados del siglo XX se observó la profusión de estudios referido a la historia naval argentina, especialmente a partir de 1957 cuando se creó el Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina, que produjo más de cincuenta obras sobre la Historia Naval Argentina y Cultura Náutica. En los diez tomos de la *Historia Marítima Argentina*, se publicaron capítulos referidos a la construcción de los puertos y el comercio exterior, pero sin indagar en la relación de estos con las ciudades y las regiones. En la misma dirección puede situarse a la obra *Argentina desde el Mar*, trabajo de un grupo de historiadores civiles y militares, publicada en 2014 por el Ministerio de Defensa y la Armada Argentina, con una interesante propuesta de llegar a diversos niveles de la enseñanza<sup>16</sup>. Posteriormente, algunos de los mismos autores

---

<sup>14</sup> Brian Hoyle y David Hilling, *Seaports Systems and Spatial Change. Technology, Industry, and Development Strategies* (Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons., 1985).

<sup>15</sup> La inquietud de los autores de incorporar un enfoque integrador partió del estudio de la obra de Frank Broeze, (ed.) *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries. Asian Studies Association of Australia*. (London; New York: Kegan Paul International, 1997) y Frank Broeze, *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries* (Kensington: New South Wales University Press, 1989).

<sup>16</sup>Guillermo Spinelli, *Argentina desde el Mar. Introducción a la historia naval argentina (1776-1852)*.

publicaron una historia del Arsenal Naval Puerto Belgrano, la principal base militar de Argentina, desde una perspectiva local, pero que involucró el estudio de diferentes variables<sup>17</sup>.

En 2003 se creó la Fundación Histarmar, de Historia y Arqueología Marítima, con sus propias publicaciones y página web para promover la investigación histórica “sobre temas marítimos, fluviales, portuarios y afines”, el rescate, restauración y conservación del patrimonio histórico marítimo y fluvial; esto constituyó un valioso antecedente en cuanto a las humanidades digitales aplicadas a estas temáticas y la preservación del patrimonio

El mundo Atlántico, en cuanto a la circulación de ideas, culturas, y prácticas, ha sido objeto de investigaciones y generado el surgimiento de grupos en universidades y academias que colaboran e interactúan entre sí, especialmente de España y Argentina. En tal sentido pueden mencionarse la investigación de Fernando Jumar, de la Universidad de La Plata, que hacia 1988 comenzó a trabajar sobre el complejo portuario rioplatense durante el Antiguo Régimen. Influenciado en parte por trabajos del historiador francés Bernard Lepetit -continuador de la Escuela de Annales- y desde el Centro de Historia Argentina, formó a un equipo de investigadores cuyos trabajos situaron a los puertos de la cuenca rioplatense en escala de circuitos y ámbitos regionales, y analizaron su incidencia en la configuración de núcleos urbanos y rurales<sup>18</sup>. También, de la misma Universidad, Emir Reitano, Víctor Pereyra y Javier Kraselsky, entre otros, desarrollaron líneas de investigación sobre estudios del espacio atlántico en los siglos XV al XVIII. Cercano a esta temática, realiza su trabajo el Grupo de Historia España-América, de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina, dirigido por Nilda Guglielmi y codirigido por Gerardo Rodríguez.

La constitución de la red internacional “La Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI)” en 2012, con sede en la Universidad Nacional de Educación a Distancia, de Madrid, (en adelante UNED), significó un avance singular en el diálogo, cooperación, e intercambio del conocimiento en la materia entre investigadores de Iberoamérica<sup>19</sup>. A partir de un enfoque de larga duración, su objetivo central fue abordar

---

(Buenos Aires: Ministerio de Defensa/Armada Argentina, 2014)

<sup>17</sup> Gustavo Chalier, Luciano Izarra y Gerardo Villar, *Historia del Arsenal Naval Puerto Belgrano, 1905-1960* (Punta Alta: Archivo Histórico Municipal/Departamento de Estudios Históricos Navales, 2015)

<sup>18</sup> Fernando Jumar, “Presentación Dossier: Río de la Plata en el siglo XVIII, algunos aspectos de su economía, sociedad y sistema de poder”, *El Taller De La Historia*, N°11 (2019), 1-4. [<https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.11-num.11-2019-2403>]

<sup>19</sup> La socia fundadora fue la doctora Ana María Rivera Medina. En la actualidad la red es coordinada por

las dinámicas portuarias atlánticas. Esta red realizó una sucesión de coloquios internacionales y produjo publicaciones de conjunto de insoslayable consulta para los estudiosos en la materia, fomentando la camaradería entre los especialistas<sup>20</sup>.

#### LA CREACIÓN DE NÚCLEOS DE INVESTIGACIÓN Y EL AVANCE DE LOS ENFOQUES INTERDISCIPLINARES

Desde la Universidad de Mar del Plata, con una formación inicial en la historia rural y demográfica<sup>21</sup>, José Mateo comenzó a pensar en los pescadores como "campesinos del mar"; a partir de esta propuesta temática, desarrolló vínculos investigativos con Joan-Lluís Alegret, antropólogo de la pesca de Catalunya y, junto con el apoyo brindado por Josep Fontana, amplió sus temas de interés al mundo de los puertos.

Bajo los auspicios de Mateo, en 2006 se creó en la ciudad de Mar del Plata el Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESMar) "Dr. Ricardo Perrotta", que ha desarrollado hasta la fecha una profusa producción en temáticas vinculadas a "los trabajadores" del mar y su organización obrera. Este grupo cuenta asimismo con una revista indizada, en la que difunden trabajos y avances de investigaciones vinculadas a la temática portuaria. En similar dirección se encuentran las contribuciones de Laura Caruso, de la Facultad de Historia y Letras de la Universidad de Buenos Aires, y de Paulo Menotti en la Universidad Nacional de Rosario.

Las Jornadas de la Red de Estudios Portuarios (RedeP), celebradas en la Argentina desde el 2009 en adelante significaron un salto cualitativo y cuantitativo en la producción historiográfica al convocar a investigadores científicos y de universidades con una vocación marcadamente interdisciplinaria. En una primera instancia, y con la intervención de Marcelo Weissel, surgió la iniciativa de crear unas jornadas específicas de historia y arqueología marítima; y en el 2008, Fernando Jumar propuso avanzar en la reunión de investigadores vinculados al SPA y crear la RedeP, a lo que adhirió Mateo, junto a Ana Ferreyra, Marta Palomares, Emir Reitano y Marcelo Weissel, con el

---

la doctora Amalia Polónia, y tiene por secretario a Daniel Castillo Hidalgo.

<sup>20</sup> Por la Argentina integran la red Miguel Ángel De Marco (h), José Mateo, Emir Reitano, Gerardo Rodríguez, Nora Siegrist y Mariana Zapatero.

<sup>21</sup> Sus profesores, Juan Carlos Garavaglia, Jorge Gelman y Raúl Fradkin, contribuyeron a esta derivación. Mateo se radicó años más tarde en la ciudad de Paraná, Entre Ríos, generando desde la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Entre Ríos y en el marco del CONICET estudios sobre la evolución del transporte en la integración física de la Mesopotamia, en especial el fluvial, refiriéndose a los puertos y ciudades intervinientes, línea de estudios que también fue cultivada por Maximiliano Camarda.

propósito de realizar encuentros anuales de investigadores interesados en la temática. Las jornadas se hicieron con frecuencia anual y con un carácter federal en las localidades portuarias de Necochea, Mar del Plata, Buenos Aires, La Plata y Quequén, publicándose las ponencias en compilaciones tituladas: *Los puertos y su gente: Pasado, presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (2011), y *Los espacios portuarios: Un lugar de encuentro entre disciplinas* (2015). En este último se indica:

Los espacios portuarios son estructuras sociales complejas que condicionan el desarrollo social y, a su vez, son modificadas en ese mismo proceso. Esas estructuras están conformadas por una multiplicidad de elementos que incluyen: circulación de mercancías y personas, una cambiante población flotante, un intenso y variado intercambio cultural, migraciones, turismo, circulación de información y el asentamiento de industrias, entre otros. Esta diversidad, casi inabordable en su totalidad, constituye una invitación a que las ciencias sociales encaren su estudio desde una perspectiva interdisciplinaria<sup>22</sup>.

La reunión celebrada en Rosario en 2015 fue definitoria para lograr la creación del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del Idehesi-Conicet, (en adelante NCPR). Una de sus principales motivaciones conceptuales y prácticas fue definida por la exposición que un centenar de investigadores del país y la región advirtieron como problemática común: la pérdida y destrucción de fuentes documentales sobre el pasado de los puertos y el deficitario involucramiento de las ciudades en la preservación de este patrimonio. La gravedad de esta situación y la falta de un accionar concreto por parte de entes gubernamentales/estatales/privados para evitar el progresivo deterioro y/o destrucción del patrimonio portuario motivó la puesta en marcha de este nuevo grupo.

El NCPR surgió bajo la influencia de los aportes de Agustín Guimerá Ravina, Fernando Monge, Miguel Suárez Bozza y Juan L. Jiménez González, entre otros, que a su vez abrevaron en la evolución historiográfica operada en universidades de Inglaterra, Estados Unidos de Norteamérica y Francia. Recogiendo la tradición en historia política institucional de su ámbito de formación, el Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Rosario (UCA), y los estudios de historia regional a partir del caso de la provincia de Santa Fe y el litoral fluvial, Miguel Ángel De Marco (h) encontró en el referido campo propuesto por los autores españoles herramientas metodológicas para aplicar al campo de la historia de las ciudades portuaria, la que fue compartida como propuesta en el libro *Ciudad Puerto, universidad y desarrollo*

---

<sup>22</sup> María Emilia Sandrín y Nicolás Biangiardi, *Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas* (La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación UNLP, 2015).

*regional*, de 2013.

Dos años más tarde, De Marco (h) asumió la presidencia de la RedeP para organizar la mencionada jornada de 2015, y un año más tarde el Idehesi-Conicet aceptó la propuesta de conformar el NCPR, con el propósito de efectuar investigaciones interdisciplinarias para la comprensión de la dinámica histórica de las ciudades portuarias regionales (en adelante CPR). Desde su creación, el NCPR trabaja a partir de las preocupaciones del presente -entre las que se encuentra el desarrollo sustentable- y la necesidad de preservar el patrimonio documental de los puertos, entendiendo además que la dimensión regional de las ciudades portuarias resulta imposible de eludir dado que son ellas las que “a manera de cascada”, transformaron “el entorno, su gente y la cultura”<sup>23</sup>. De la misma manera, este empeño por estudiar las características del desarrollo existente en una región portuaria (*hinterland*) ha obligado a observar a las CPR como actores de las relaciones internacionales<sup>24</sup> (*foreland*) con incidencia en las relaciones sociales y en la redistribución de recursos tangibles e intangibles<sup>25</sup>.

El NCPR estructuró una red de investigadores con un marcado criterio de representación de las distintas regiones del país, universidades públicas y privadas, instituciones del ámbito educativo no universitarias y ciudades portuarias, comprendiendo a aquellos que integraban la RedeP, y quienes llegaron al mismo portando consigo diversos énfasis teórico-metodológico y adscripciones a enfoques particulares, ya provinieran de la historia política, de las mentalidades, de las ciencias, la económica, la social, la cultural, la local, la regional, la global, etc., interesándose asimismo por el pasado naval, marítimo y fluvial, y de aquellas producciones locales y regionales que abordaran lo relativo a la relación ciudad-puerto-región.

A partir de entonces, desde el NCPR se organizaron los Coloquios Internacionales de Patrimonio Portuario de periodicidad anual, celebrados consecutivamente en Rosario, Mar del Plata, Buenos Aires, Bahía Blanca y Campana<sup>26</sup>, animados por la motivación de transferencia del conocimiento en la materia a las políticas públicas y con la intención de involucrar a la comunidad portuaria de cada

---

<sup>23</sup> Agustín Guimerá Ravina “Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI y XVIII): una aproximación metodológica”, en: *La ciudad portuaria atlántica en la Historia, siglos XVI-XIX*, editado por Juan E. Gelabert González, José Ignacio Fortea Pérez (Santander: Universidad de Cantabria-Autoridad Portuaria de Santander, 2006), 288.

<sup>24</sup> Mario Rapoport, “Para qué sirve la historia”, *Columna del IEHS*, N° 38 (2003).

<sup>25</sup> Brian Loabsy. “The Social Science of Economics”. *Serie de conferencias* (Stirling, Escocia: University of Stirling, 2006).

<sup>26</sup> El VII Coloquio Internacional de patrimonio portuario se desarrollará en la ciudad de Mar del Plata en octubre del 2024.

ciudad, cuyos resultados fueron volcados en la edición de actas y dossiers. Al mismo tiempo, se fomentó el trabajo colaborativo y en equipo de sus integrantes en diversos proyectos, destacándose el realizado en el marco de la Agencia Nacional de Promoción de la Investigación, el Desarrollo y la Innovación denominado: “Ciudades portuarias: patrimonio histórico y desarrollo regional sustentable. El caso de los puertos pampeanos de ultramar”<sup>27</sup>, y su inserción con trabajos sobre políticas portuarias dentro del Proyecto de Unidad Ejecutora Idehesi de Conicet: “El estado argentino y sus gestores: trayectorias, identidades y disrupciones, 1852/3-2010. De lo disyunto a lo complejo”<sup>28</sup>.

Asimismo, desde su inicio, trabajó en conjunto con colegas del Centre François Viète de la Universidad de Bretaña Occidental, Francia, especializados en un enfoque de los puertos desde la historia de la tecnología y las humanidades digitales. Junto a este grupo, se ha logrado avanzar en la elaboración de una ontología informática comunicacional que permita examinar determinadas constantes en las ciudades portuarias que a través de la historia han marcado su prosperidad, estancamiento y atraso de las áreas de influencia<sup>29</sup>.

Como uno de los principales resultados del ejercicio interdisciplinar del NCPR, destacamos la elaboración y publicación de la *Cartilla para la preservación del patrimonio histórico de los puertos argentinos*, editado por el Idehesi-Conicet, en 2022, con el apoyo de la Agencia de Ciencias, en el que participaron doce de sus integrantes procedentes de la historia, antropología, arqueología, archivología, museología, abogacía, geografía, logística y humanidades digitales<sup>30</sup>.

La publicación, que tiene por finalidad acceder a los responsables de la gestión portuaria, explica en forma clara y didáctica el por qué los puertos deben considerarse un bien cultural; de cómo el puerto, la ciudad y la región integran un sistema que comparten un patrimonio en común, la necesidad de su puesta en valor, las acciones propuestas a corto y mediano plazo, a la luz de propuestas innovadoras teniendo en cuenta, especialmente, la experiencia implementada en Bretaña, Francia.

---

<sup>27</sup> El mencionado PICT FONCYT 2018/02951 está dirigido por Miguel Ángel De Marco (h).

<sup>28</sup> PUE-CONICET 0003/2018: dirigido por Beatriz Figallo. Ambos proyectos tienen radicación en IDEHESI CONICET-Nodo IH.

<sup>29</sup> El trabajo investigativo y la experiencia compartida entre el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales (IDEHESI-CONICET) y el Centre François Viète (Université de Bretagne Occidentale-UBO), (en adelante CFV-UBO), fortalecido por el Proyecto de Cooperación Internacional Francia-Argentina, MINCYT-ECOS A18D03, 2019-2022, “Las humanidades digitales aplicadas al estudio comparado del impacto urbano y regional de la modernización tecnológica de los puertos de ultramar de Francia y Argentina”, nos permite acercar la construcción de conocimiento científico sobre los puertos a la sociedad, así como su aplicabilidad a casos concretos.

<sup>30</sup> De Marco (h) y otros, *Cartilla para la preservación*.

Desde el 2016 el NCPR generó instancias de coordinación de actividades para fomentar la cooperación y la elaboración de investigaciones sobre el pasado portuario, la relación puerto-ciudad-región y la preservación del patrimonio portuario, con una apertura plena a diversos enfoques interdisciplinarios. Una valoración de la producción individual de algunos de sus integrantes, fuera y dentro del marco institucional del mismo, permite augurar un proceso de creciente enriquecimiento en el abordaje y conocimiento de los puertos argentinos. Actualmente integran el NCPR más de 60 investigadores provenientes de distintas disciplinas y ámbitos universitarios, educativos e independientes, que estudian diferentes puertos de Argentina, pero con creciente presencia del extranjero, principalmente de Francia merced a la antedicha colaboración con la UBO.

La cantidad y diversidad de estudios, enfoques y tradiciones que nutre el NCPR, hace imposible detallar la extensa producción del grupo como tal y la realizada particularmente por sus integrantes en las ciudades portuarias de Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca, Punta Alta, Campana, San Nicolás, y Rosario, entre otros. Los resultados parciales o definitivos de estos estudios desarrollados por los investigadores del NCPR han sido publicados en el ámbito académico nacional e internacional, así como también en las Actas de los Coloquios Internacionales que el Núcleo viene organizando desde hace siete años.

#### PUERTO-CIUDAD-REGIÓN: UNA CONCEPTUALIZACIÓN NECESARIA

Como hemos afirmado, el estudio de los puertos y las ciudades-puerto obliga a cruzar campos disciplinares y conceptuales dado que son el resultado de múltiples relaciones, sociales, políticas, ideológicas, culturales, económicas; materiales e inmateriales; públicas y privadas. Asimismo, los puertos interactúan desde sus orígenes con regiones y ciudades, en especial con aquellas en las que se encuentran radicados. En este sentido, consideramos que la variación de escalas de observación resulta una herramienta central al momento de proyectar una investigación sobre el mundo portuario, ya que es importante analizar no sólo su “hinterland” (zona de influencia regional) sino también a su “foreland” (ámbitos a los que se relaciona a través de las redes y rutas comerciales de ultramar).

Retomando la propuesta de Jacques Revel y Bernard Lepetit<sup>31</sup>, entendemos que

---

<sup>31</sup> Jacques Revel (dir.), *Juegos de escalas: experiencias de microanálisis* (San Martín: UnSam Edita, 2015), 32; 99; 113-114.

para abordar las distintas dimensiones que giran en torno a los puertos es necesario proponer una contextualización múltiple, partiendo de la idea que los actores/instituciones participan y se inscriben en procesos de espacios y niveles variables. Es por esto que la elección de una escala nos sitúa ante una problemática dual: por un lado, la decisión de escoger un punto de vista de conocimiento, a partir del cual son seleccionados actores y fuentes de investigación, se establecen problemáticas e hipótesis y elaboran conclusiones. Al mismo tiempo, nos enfrenta a la necesidad de comprender que es necesario acomodar la mirada del observador tantas veces como sea necesaria y en un proceso continuo, sin pretender pasar de manera unidireccional de lo local a lo global<sup>32</sup>.

El concepto de región ha sido abordado, analizado y reelaborado por distintas disciplinas a lo largo del siglo XX, como la geografía, la historia, la economía, la antropología y la sociología, entre otras. Esto evidencia que no es un concepto unívoco, sino que por el contrario posee diversas connotaciones que se modifican a través del tiempo, a medida que las sociedades que ocupan una región se transforman y cambian. Pensar la región abre también la posibilidad a pensar en la regionalización que, como herramienta metodológica, permite determinar la escala de observación acorde con los procesos a investigar y analizar<sup>33</sup>. En un sentido amplio, la regionalización es un recurso que posibilita responder los interrogantes que orientan una investigación a partir de un determinado ordenamiento y jerarquización de la realidad a observar<sup>34</sup>.

Al respecto, Susana Bandieri<sup>35</sup> rechaza cualquier tipo de regionalización elaborada desde las políticas estatales de planificación territorial (nación, espacio, municipio) ya que las mismas son concebidas de manera artificial, y parten de un concepto del espacio como una realidad preestablecida e inmutable. Por el contrario, sostiene que la regionalización debe estar siempre articulada a la acción de los actores y sus interacciones, puesto que son ellos quienes construyen el espacio, le dan un valor y

---

<sup>32</sup> Patricia Orbe y Carolina López, “El mundo de la prensa en Argentina durante el siglo XX”. En: *Fragmentos para una historiografía de lo local*, editado por Rebeca Camaño Semprini (Río Cuarto: UNIRÍO, 2023).

<sup>33</sup> Carolina López, “Ser whitense: la construcción de una identidad cultural a través de elementos del paisaje portuario (1930-1940)”. En: *La Bahía de todos los puertos*, editado por Gustavo Chalier, María Belén Noceti y Bruno Rohou (Bahía Blanca: EdiUNS 2021), 116.

<sup>34</sup> Sergio Maluendres, “La región natural y la región como creación. El caso de La Pampa” (mimeo); Sebastián Gómez Lende “Región y regionalización: su teoría y su método. El nuevo orden espacial del territorio argentino”. *Tiempo y Espacio*, N° 26. Chillán: Universidad del Bío-Bío, 2011).

<sup>35</sup> Al respecto pueden consultarse los siguientes trabajos de Susana Bandieri, “La historia en perspectiva regional: aportes conceptuales y avances empíricos”. *Revista de Historia Americana y Argentina*, Vol. 52, (2017) y Susana Bandieri, Graciela Blanco y Gladys Varela, *Hecho en Patagonia. La historia en perspectiva regional* (Neuquén: CEHIR-UNCo, EDUCO –Editorial Universitaria UNCo, 2006).

una significación.

Pero “regionalizar” en términos analíticos no solo invita a reducir la escala, sino que nos alienta a interconectar procesos de diversos alcances más allá de una simple superposición. En nuestro caso de interés, este dispositivo interescalar abarcaría desde el ámbito global hasta el local, a partir del cual podrían emerger interpretaciones más ricas y complejas sobre las condiciones/factores/coyunturas/capitales que inciden en la actividad de los puertos, concebidos estos como enclaves económico-sociales, culturales y políticos<sup>36</sup>.

#### EL PATRIMONIO PORTUARIO: PROPUESTAS DE ACCIÓN PARA SU PRESERVACIÓN

Las actividades portuarias generan relaciones que no son sólo comerciales, sino que impactan en el conjunto de la sociedad: desde los procesos de urbanización hasta los modos en que los habitantes desenvuelven sus existencias. Al mismo tiempo, posibilitan la construcción de redes y conexiones, permiten articulaciones entre distintas operaciones y tareas, producen permanente comunicación e impulsan diversas experiencias culturales. De esta manera, considerando que los puertos y su entorno se componen de un gran número de engranajes -económicos, políticos, sociales y culturales- que se articulan en función de cristalizar diversos proyectos -complementarios o antagónicos- sobre un mismo espacio, entendemos que una de las vías para desentrañar estas cuestiones es a partir de una reducción de la escala de observación y al mismo tiempo cuestionar, en términos de Bandieri<sup>37</sup>, las divisiones territoriales concebidas artificialmente.

Asimismo, redescubrir el patrimonio de un puerto hace a la historia en común de la ciudad y la región que lo contiene, pero también al patrimonio de la humanidad, porque forma parte de redes internacionales, económicas, sociales y culturales. La infraestructura portuaria, por ejemplo, permite comprender la evolución urbanística de las ciudades en las que se asienta, el moldeado del espacio geográfico desde sus orígenes, su incidencia en la accesibilidad o no de la población a la ribera, y su apropiación como espacio social. Así, a partir del estudio de la relación puerto-ciudad es posible trazar una cartografía histórica que exponga las relaciones sociales, entendidas

---

<sup>36</sup> Orbe y López, *El mundo de la prensa*.

<sup>37</sup> Susana Bandieri “La posibilidad operativa de la construcción histórica regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada”. En: *Lugares para la historia: Espacios, historia regional e historia local en los estudios contemporáneos*, compilado por Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte (Rosario: UNR Editores, 2001), 193.

en sus múltiples dimensiones, que han dado forma a la vida de lo que hoy podemos considerar como patrimonio.

Consideramos que el patrimonio, en tanto huella de los pueblos, está estrechamente ligado a la memoria colectiva y, por ende, a la construcción de la identidad de un grupo o de una sociedad. De esta manera, cada testimonio documental, artefacto y pieza portuaria, territorio y paisaje costero, es portador -directa o indirectamente- de las tramas sociales que nos constituyen como sociedad.

Si bien el patrimonio -material e inmaterial- sólo puede serlo si es reconocido como tal por las comunidades, grupos o individuos que lo crean, mantienen y transmiten, las autoridades/funcionarios/agentes públicos y privados tienen una gran responsabilidad moral y legal en esta cuestión, más aún cuando muchos elementos de ese patrimonio se encuentran amenazados debido a los efectos de la globalización, la homogeneización cultural, los fenómenos de rápida urbanización e industrialización de las sociedades y el deterioro o pérdida de sentido de las funciones originales<sup>38</sup>.

Es por esto que consideramos imperioso ejecutar políticas públicas para la preservación del patrimonio portuario de la República Argentina, ya que el estado actual de muchas de las fuentes de conocimiento histórico es de desprotección y precariedad en la mayoría de los puertos. Los procesos de urbanización que desde fines del siglo XX vienen modificando la transformación de los waterfronts portuarios de distintas ciudades argentinas, no han contemplado, salvo contadas excepciones, propuestas de patrimonialización<sup>39</sup> acordes a las inversiones económicas realizadas.

Si bien se han constatado acciones favorables emprendidas por entes portuarios públicos en la puesta en valor del patrimonio portuario de la Argentina, estas se implementan con grandes limitaciones porque, en general, carecen de continuidad en la instrumentación y en la disponibilidad de los recursos necesarios. A la vez, no se cuenta con información que permita evaluar si los concesionarios de las terminales portuarias privadas efectúan o no acciones de patrimonialización en las instalaciones a su cargo, incluso si han puesto a resguardo la documentación existente con anterioridad y con posterioridad a la privatización del sistema<sup>40</sup>.

Al mismo tiempo, destacamos que los estudios e investigaciones sobre los

---

<sup>38</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO.

<sup>39</sup> Entendemos por patrimonialización al proceso de inventariar, valorar y conservar vestigios, reliquias, monumentos y expresiones culturales del pasado, para dar respuesta a la búsqueda individual y social de los orígenes y de la continuidad en el tiempo.

<sup>40</sup> De Marco (h) y otros, *Cartilla para la preservación*, 24.

puertos requieren de múltiples y variados documentos, sin embargo, la mayoría de los puertos argentinos carecen de archivos históricos formalmente constituidos. Los que sí lo tienen, no siempre disponen de personal capacitado y presupuesto suficiente para llevar adelante proyectos de conservación preventiva, digitalización y consulta remota de los materiales mediante un catálogo o repositorio institucional. Instituciones, funcionarios, investigadores que impulsan la hazaña de preservar esta herencia social común, deben lidiar con fondos documentales descentralizados, desordenados y descontextualizados. Con frecuencia, los materiales se pierden tras los cambios de gestión o como consecuencia de una conservación y seguridad deficientes o inexistentes. Las dificultades no son menores, pero exigen políticas de estado, a las que pueden contribuir actores privados, para beneficio de toda la sociedad. Sin dudas, los archivos portuarios constituyen de cara al futuro un modo útil y cada vez más necesario de vinculación transnacional, herramienta que contribuye a posicionar a las ciudades-puertos a escala global.

Organizar encuentros, participar de entrevistas, difundir material informativo para dar a conocer el estado actual de los bienes patrimoniales que integran los distintos puertos y concientizar a las autoridades y actores vinculados a éstos respecto de la importancia de su preservación, contribuye a hacer pública y difundir la trascendencia social de las acciones que se llevan a cabo y se proyectan. Visibilizar la necesidad de cumplir lo previsto por las bases normativas que definen los patrimonios específicos (por ej. arqueológicos, subacuáticos, museológicos, de monumentos y sitios, de archivos) y que confluyen en un Área de Preservación Histórica portuaria, resulta otra vía que da sentido a la tarea. De esta manera entendemos que se podrían crear nuevas herramientas a partir de una planificación logística interdisciplinaria que permitan concretar remodelaciones edilicias, dar a conocer la importancia de edificios, declararlos de valor histórico (ya muchos se perdieron), permitir un acceso responsable a la zona portuaria e implementar tecnología acorde para que sean visibles y atrayentes a un público que siempre está dispuesto a contemplar nuevos espacios por ser portadores de memoria colectiva<sup>41</sup>.

## CONCLUSIONES

Como hemos mencionado a lo largo del presente trabajo, los puertos funcionan como centros neurálgicos sobre los que se conjugan fuerzas centrifugas y centrípetas:

---

<sup>41</sup>De Marco (h) y otros, *Cartilla para la preservación*, 40.

tareas económicas, decisiones políticas, relaciones sociales, identidades culturales, actividades formales e informales, públicas y privadas, de cooperación o de conflicto, se entrelazan de manera cotidiana en la vida portuaria.

Los puertos son, entonces, nodos en los que interactúan actores con disímil grado de poder, en diversas actividades y cuya influencia desborda el espacio físico material sobre los que se asientan, ya que las localidades o ciudades circundantes construyen sus identidades colectivas y el sentido de comunidad en torno a la vida portuaria. Es por esto que, más allá de las divisiones políticas administrativas, al estudiar las dinámicas que giran en torno a un puerto y las influencias de lo portuario, deben pensarse como problema y punto de partida para luego determinar la escala de observación y construir hipótesis articuladas a la acción de los actores y sus múltiples interacciones.

En el caso argentino, la cercenada y restringida conceptualización de “lo portuario”, y los obstáculos para la preservación de su patrimonio, pareciera entrelazarse con las dificultades experimentadas por el país para conformar “un sistema portuario” a tono con los requerimientos de un desarrollo armónico de sus regiones y un proyecto consensuado de nación.

En este sentido, afirmamos que el conocimiento de la historia portuaria arroja luz sobre la complejidad que encierra la dinámica de relación puerto-ciudad, con sus efectos a corto, mediano y largo plazo. Por lo tanto, su investigación, formación y difusión pondría en valor las interdependencias sobre las que se asientan las ciudades portuarias; al mismo tiempo, permitiría cooperar en la consecución de objetivos globales como la integridad medioambiental, la eficiencia económica y la calidad de vida. Este desafío implica revitalizar la vocación marítima y fluvial de la comunidad, y es en esa nueva identificación donde el Núcleo Ciudades Portuarias Regionales (CPR) sostiene que la patrimonialización del puerto es un puente efectivo para el desarrollo sustentable de las ciudades portuarias.